23

PRAXISTEST KOMPAKTER GPS-KARTENPLOTTER FÜRS COCKPIT

02. 11. 05 • Deutschland 4,00 €
Österreich 4,60 € • Schweiz sFr 8,00

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

Neue Boote, neuer Kurs
VOLVO OCEAN RACE

TRAUMBERUF
So werden Sie Yacht-Konstrukteur

KLASSIKER
Oldtimer-Festival am Starnberger See

AMERICA'S CUP
Tauziehen um das deutsche Team

BOOTS-TESTS
Drei Yachten für jedes Budget:
- Haber 800
- Degerö 36 DS
- Dufour 455

SKIPPERS MAGAZIN EXTRA
Sonne, Wind & Wasser
Alternative Energie für Fahrtenschiffe

BLAUWASSER-SPEZIAL

Die große Freiheit

Was Langfahrt kostet, wie der Ausstieg gelingt

BeNeLux 4,70 € • Frankreich 5,40 € • Italien 5,40 € • Portugal (Cont.) 5,40 € • Spanien 5,40 € • Griechenland 6,00 € • Slowenien 1,240 SIT • Ungarn Ft 1.370 • Printed in Germany • H 74 40

4 190744 004009 23

Wider den Trend

Platz und Komfort statt Speed und Höhe – di
das klare Bekenntnis zum Wohnboot und dam

Gewöhnungsbedürftig: hohes Deckshaus, das zudem die Sicht nach vorn behindert

neue Haber ist konkurrenzlos

Als der kleine polnische Motorsegler Haber 660 vor sechs Jahren erstmals auf einer deutschen Bootsausstellung präsentiert wurde, mochte wohl niemand so recht an einen Erfolg dieses Exoten glauben. Zu ungewöhnlich war das Konzept des nur 6,60 Meter langen Schiffchens. Es weist unter dem hohen Kajütaufbau eine in Relation zur Schiffsgröße fragwürdige Stehhöhe von 1,85 Meter sowie ein Gaffelrigg auf, das eher an einen Oldtimer erinnert.

Doch allen Kritikern zum Trotz verbreitete sich die Haber 660 schnell in ganz Europa und wurde für die Werft ein voller Erfolg. Über 130 Boote konnten bisher ausgeliefert werden – mit steigender Tendenz. Inzwischen gibt es eine treue Fan-Gemeinde, die auch untereinander Kontakte pflegt und Geschwaderfahrten organisiert.

Der positive Trend schloss freilich nicht aus, dass manchem Interessenten die Haber 660 zu winzig und zu hochbordig erschien. So war es nur logisch, dass Werftchef Janusz Konkol über eine verlängerte Version nachdachte, die nicht nur mehr Platz in Kajüte und Cockpit bringen, sondern auch die Linien optisch aufwerten sollte.

Aus der Idee entstand die 7,93 Meter lange Haber 800, die Janusz Konkol zusammen mit dem Hauskonstrukteur Henryk Brylski realisierte. Dass die Streckung dem Boot gut getan hat, sieht man auf den ersten Blick: Der Rumpf ist niedriger geworden, und der Aufbau wirkt weniger dominant.

Alle Grundelemente der Haber 660 sind indessen erhalten geblieben: Beispielsweise ist auch die nur 2,50 Meter breite Haber 800 trailerbar. Bei einem Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen ist dafür allerdings ein Geländewagen mit einer Zugleistung von 3,5 Tonnen erforderlich. Ebenfalls übernommen wurde der geringe Tiefgang durch den flachen, lang durchgezogenen Kiel und ein zusätzliches Schwert als Lateralfläche sowie der Motorsegler-Look, für den in erster Linie der Salonaufbau mit seinen großen Front- und Seitenscheiben sorgt. Und auch die Haber 800 ist mit einem Gaffel-Großsegel ausgestattet, das für hohen Bedienungskomfort sorgen soll. Denn der kürzere Mast ermöglicht in Kombination mit einer sehr gut konstruierten Jütteinrichtung das Stellen und Legen durch nur eine Person.

Geraffel mit der Gaffel

Dies ist jedoch zeitaufwändiger, als der Prospekt es verspricht. Es müssen diverse Vorkehrungen getroffen und alle Wantenspanner gelöst werden. Beim Absenken des Mastes sind die Wanten ebenso zu sichern beziehungsweise beizubinden wie die Rollfock. Wie der Test zeigte, ist dafür ein Zeitaufwand von zirka einer halben Stunde erforderlich. ▷

Alternativ: Guten Blick auf den Kurs ermöglichen die beiden Hecksitze

Krasser Kasten: Der Aufbau ist so hoch wie der Rumpf und zudem steil. Die Linienführung und auch die Leistungen sind nicht die Stärken der Haber. Dafür bietet sie so viel Platz wie kein anderes Acht-Meter-Schiff und ist zudem trailerbar sowie flachwassertauglich

Beim Auftakeln wird die Alu-Gaffel des Großsegels dank einer neuartigen Führung der Gaffelklau in der Mastschiene mit nur einem Fall gesetzt beziehungsweise geborgen. Es entfällt die umständliche Bedienung eines zusätzlichen Piekfalls. Bei Brückendurchfahrten lässt sich die Gaffel schnell absenken, sodass eventuell das Mastlegen entfällt. Und letztlich kann der gelegte Mast bei Kanalfahrten im Koker angeschlagen bleiben, da er achtern nur wenig übersteht.

In der Standardversion wird die Haber 800 – wie ihre kleinere Schwester – mit einer Rollfock ausgerüstet, die am Steven angreift. Alternativ gibt es eine Kuttertakelung, für die eine als Zubehör lieferbare Ankerplattform erforderlich ist. An deren Nock wird der Klüver angeschlagen, während das Rollstag für die Fock dann mittig auf dem Vordeck zu fixieren ist.

Da beide Vorsegel an Rollreffanlagen gefahren werden, ist die Bedienung nicht so umständlich, wie es auf den ersten Blick erscheint. Man hat beim Kutterrigg mehr Variabilität bei der Segelführung, was sich vor allem bei wenig oder viel Wind positiv auswirkt.

Ordentliche Leistungen

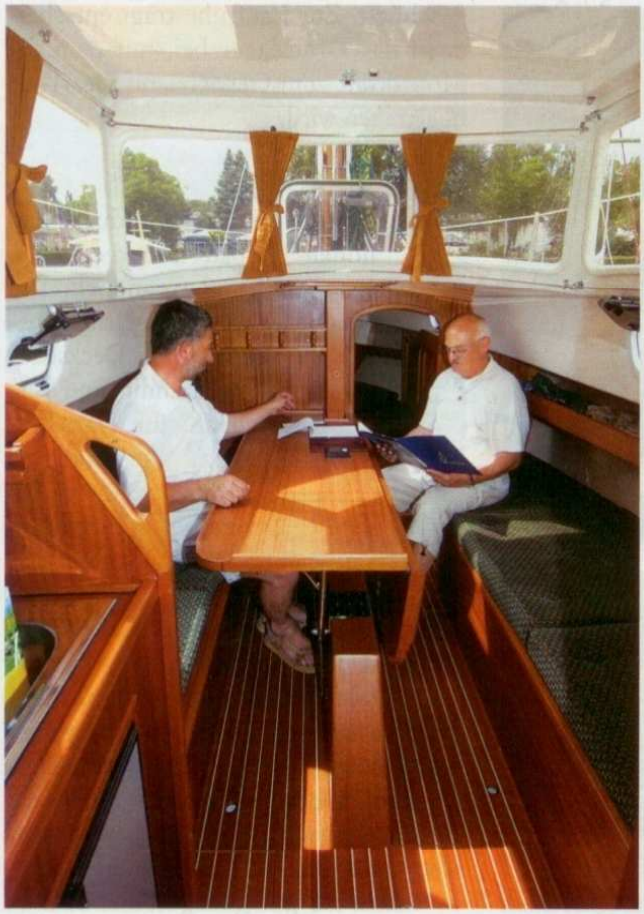
Zum Test auf den Berliner Gewässern stand die Baunummer 1 mit der Standardtakelung zur Verfügung, also Großsegel und Fock. Der anfänglich schwache Wind frischte später auf, sodass die Segeleigenschaften bei unterschiedlichen Bedingungen erkundet werden konnten. Wie bereits bei der kleinen Haber (Test in YACHT 1/01) verblüfften die respektablen Geschwindigkeiten unter Segeln, die man dem Boot aufgrund des Gaffelriggs und des hohen Aufbaus kaum zutraut.

Die Haber 800 erreichte bei richtig getrimmtem Großsegel und wenig Wellengang einen Wendewinkel von um die 100 Grad, was ein guter Wert für einen Gaffelsegler ist. Mit zirka 3 Knoten bei rund 2 Beaufort war der Speed an der Kreuz allerdings eher mäßig, was sich bei auffrischendem Wind jedoch schnell änderte: Bei 4 Beaufort zeigte die GPS-Logge bis zu 6,4 Knoten am Wind und 6,7 Knoten mit einem starken Schrick in den Schoten, was bereits knapp über der maximalen Rumpfgeschwindigkeit von 6,6 Knoten liegt.

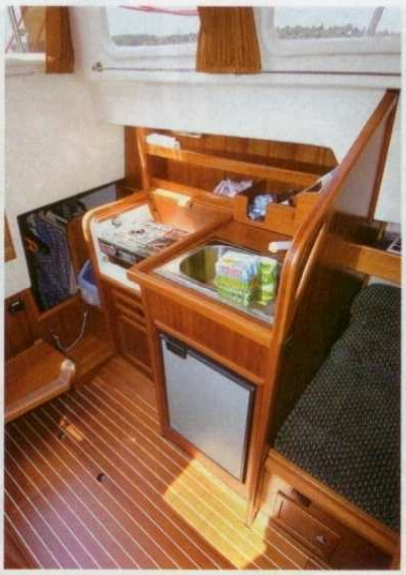
Nachteilig beim Segeln und ebenso beim Motoren ist, dass man im Sitzen stets seitlich am hohen Aufbau vorbeiblicken muss. Besser steuert es sich mit dem Pinnenausleger auf den seitlich in den Heckkorb einlegbaren Sitzbrettern, die als Standardzubehör mitgeliefert werden.

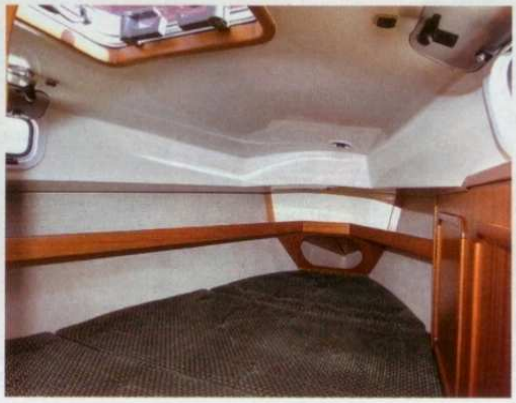
Die Abdrift blieb sowohl bei wenig als auch bei mehr Wind gering, woraus sich ableiten lässt, dass die Lateralfläche in Kombination von Kiel und Schwert ausreichend bemessen ist. Das gut profilierte GFK-Schwert vergrößert den Tiefgang

Ihre wahre Stärke zeigt die Haber unter Deck



Helle Hütte: Der Aufbau bringt viel Licht in den Salon, man sitzt aber wie sonst üblich eine Etage tiefer im Rumpf





Besondere Bereiche: Vom Bad mit dem serienmäßigen Chemie-WC und von der kleinen Pantry aus hat man guten Ausblick. Die separierte Vorschiffskoje ist ausreichend lang und über 1,60 Meter breit

von 0,50 auf 1,80 Meter, ist mit 80 Kilogramm leicht beballastet und wird über eine Talje aufgeholt, deren Fall vom Schwertkasten auf das Kajütdach führt und von dort seitlich am Aufbau vorbei zum Cockpit verläuft, wo es leicht und schnell von Hand aufgeholt werden kann. Spezielle Auflagen im Kasten sorgen dafür, dass die Flosse in aufgeholtem Zustand nicht rumpelt. Alternativ kann die Haber 800 mit einem Festkiel ausgerüstet werden, wodurch sich der Tiefgang auf 1,35 Meter erhöht.

Die Luvgierigkeit hält sich an der Kreuz wie auch auf raumen Kursen in vertretbaren Grenzen. Ursächlich hierfür ist zum einen der lang durchlaufende Kiel, zum anderen die Vorbalancierung des Senkruderblatts, die mithilfe einer Justierschraube im Kopf optimiert werden kann: Wird das Blatt nach vorn angewinkelt, verringert sich der Ruderdruck bis hin zur Neutralität.

Ruhiger Motorlauf

Das Manövrierverhalten der Haber 800 ist bei schwachem Wind und geringer Fahrt behäbig. Nur langsam dreht das Boot in die Wende und reagiert entsprechend verzögert auf Ruderkommandos. Ursächlich hierfür ist der weit nach achtern gezogene Kiel. Sobald der Wind mit 2 Beaufort und mehr weht, verändert sich dieses Verhalten. Dann wird das Boot lebendiger und dreht zügig durch den Wind.

Trotz des innenbords gefahrenen Ballasts ist die Haber 800 nicht rank. Dafür sorgen sowohl 880 Kilogramm inklusive Schwert als auch die flache Spantform, die eine große Rumpfstabilität ergeben. Mit einem Ballastanteil von 35 Prozent dürfte das Boot auch noch bei einer Krängung von 90 Grad ein ausreichendes aufrichtendes Moment aufweisen, sodass eine weitgehende Kentersicherheit gegeben ist. Dies drückt auch die CE-Kategorie aus: Das Boot wurde mit B für küstenferne Navigation zertifiziert, wonach beispielsweise der gesamte Ostseeraum befahren werden kann.

Als Standardmotor wird ein 11-PS-Diesel eingebaut. Das Testschiff war jedoch mit einem alternativ erhältlichen 16-PS-Vetus-Diesel ausgerüstet, der das Boot auf eine maximale Geschwindigkeit von 6,9 Knoten brachte. Bei einer Marschfahrt von 1800 Umdrehungen pro Minute wurden 5,1 Knoten erreicht, wobei der Motor angenehm ruhig läuft. Das dokumentieren auch die ungewöhnlich niedrigen Schallwerte (siehe Kasten), die von einer guten Motorraumisolierung und -aufhängung zeugen. Die Wartung ist durch das große Luk im Cockpitboden sowie durch eine Frontklappe unter dem Niedergang optimal gewährleistet.

Die Wellenbuchse ist vibrationsarm in die Achterkante des Kiels eingebettet, und der Propeller wird durch den Kiel gut ▷

Die Haber 800 ist ein pola

Varianten sind Festkiel und Kutterrigg

▶ TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

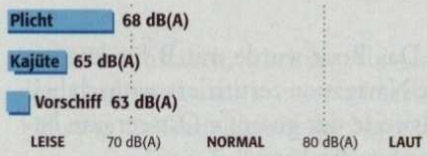
Konstrukteur ..... Henryk Brylski, Janusz Konkol
CE-Entwurfskategorie . B (küstenferne Navigation)
Lüa (Rumpflänge) ..... 7,93 m
Gesamtlänge mit Ankerplattform ..... 8,80 m
LWL (Wasserlinienlänge) ..... 7,30 m
Breite ..... 2,50 m
Tiefgang mit/ohne Schwert ..... 1,80/0,50 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit ..... 6,56 kn
Gewicht ..... 2,5 kg
Ballast/-anteil ..... 0,9 t/35,2 %
Großsegel ..... 20,5 m²
Standard-Vorsegel ..... 12,3 m²
Segeltragezahl (m. Standardvorsegel)[1] 4,21
Maschine (Testschiff) ... Vetus-Diesel, 12 kW/16 PS
Kraftstofftank ..... Kunststoff, 25 l
Frischwassertank ..... Kunststoff, 100 l
Rumpf- und Decksbauweise GFK-Handauflegeverfahren, Rumpf Massivlaminat, Deck Sandwich

▶ MESSWERTE

Koje Vorschiff ..... 2,08 x 1,63/0,52m
Doppelkoje Salon ..... 1,84 x 1,32/1,02m
Einzelkoje Salon ..... 2,14 x 0,71/0,47m
Stauraum Vorschiff ..... ca. 400 l
Stauraum Salon/Pantry/WC ..... ca. 280/30/30 l
Stauraum Backskisten ..... ca. 550 l

▶ SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt (60 % der Höchstdrehzahl): 5,1 kn, 1800 min⁻¹



Der Motor ist sehr gut schallisoliert. Alle Werte liegen im leisen Bereich. Mit der 16-PS-Maschine erreicht die Haber 800 eine Höchstgeschwindigkeit von 6,9 kn

▶ AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft ..... **47 800 Euro**
Motor, Segel, Segelkleid, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC (Chemie) **inkl.**
Anker/Kette (m. Plattform) **1290 Euro**
Fender/Festmacher **150 Euro**
E-Kühlschrank **800 Euro**
Feuerlöscher **35 Euro**
Antifouling/Zuwasserlassen/Übergabe **940 Euro**
Preis segelfertig[2] ..... **51 015 Euro**
Garantie/Garantie gegen Osmose ..... **2/3 Jahre**
Werft www.yacht-service.com.pl
Vertrieb

Haber Classic Hans Harro Franke, Tel. 0160/846 15 45, E-Mail: franke@ok-ist-ok.de

▶ SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFT U. STROM

Am Wind (ca. 50 Grad) ..... **5,5 kn**
60 Grad Windeinfall ..... **6,4 kn**
90 Grad Windeinfall ..... **6,7 kn**
130 Grad Windeinfall ..... **6,0 kn**
180 Grad Windeinfall ..... **5,7 kn**

Testbedingungen
Windgeschwindigkeit 15–17 kn (4–5 Bft.)
Wellenhöhe 0,2 m

Yacht – BEWERTUNG

Die Haber 800 ist das richtige Schiff für Crews, die Komfort über Segelleistung und Platz über Optik stellen

▶ Konstruktion und Konzept
- ⊕ Konsequentes Fahrtenschiff
- ⊕ Noch trailerbar, variabler Tiefgang
- ⊕ Solide Bauausführung
- ⊖ Schlechte Sicht voraus

▶ Segelleistung und Trimm
- ⊕ Geschwindigkeiten auf raumen Kursen
- ⊕ Steifes Segelverhalten
- ⊖ Behäbig bei wenig Wind

▶ Wohnen und Ausbauqualität
- ⊕ Durchdachter Innenausbau
- ⊕ Saubere Holzverarbeitung
- ⊕ Hoher Wohnkomfort
- ⊕ Sehr heller, freundlicher Salon

▶ Ausrüstung und Technik
- ⊕ Aufwändige Niro-Ausrüstung
- ⊕ Guter Motoreinbau, fachgerechte Installationen

geschützt. Zur Laufruhe trägt entscheidend das Drucklager bei, mit dem die Motorkraft vom Getriebe auf die Welle übertragen wird.

Viele Kojen

Die Kajüte wirkt durch den hohen Aufbau und die vielen Fenster hell und freundlich. Die kompletten GFK-Innenschalen, speziell auch unterhalb des Deckshauses sind aufwändig und veredeln die Kajüte. Dazu leisten auch die sauberen Holzarbeiten ihren Beitrag. Es ist alles da, was man auf einer Fahrtenyacht braucht: ein abgeschlossener WC-Raum (Stehhöhe knapp 1,80 Meter), Waschbecken, Chemie- oder wahlweise See-WC mit Fäkalientank (Stahl, 80 Liter), eine funktionstüchtig ausgestattete Pantry mit zweiflammigem Spirituskocher, Kühlschrank, Spüle mit Druckwasser sowie ein kleiner Kleider- beziehungsweise Ölzeugschrank.

Besonders gefallen hat der raffiniert und aufwändig konstruierte Salontisch, der mit wenigen Handgriffen abgesenkt werden kann und dann die Grundlage für eine – allerdings recht kurze – Doppelkoje bietet, auf der zwei Erwachsene schlafen können. Insgesamt stehen dann fünf vollwertige Kojen zur Verfügung.

Gute Qualität

Das Querschott, das den hohen Salon (Stehhöhe 1,90 Meter!) vom Vorschiff trennt, hat einen seitlichen Durchgang, der mit einem Vorhang geschlossen werden kann. Die Kabine ist mustergültig gestaltet. Sie bietet eine gut nutzbare Doppelkoje, zwei seitliche Schränkchen, lange seitliche Schwalbennester für viel Staugut, eine optimale Lüftung durch das Oberluk sowie zwei Aufstellfenster seitlich im Rumpf und einen Pilzlüfter im Vordeck. Eine Stellfläche für die Füße vereinfacht wirkungsvoll die Benutzung der Doppelkoje.

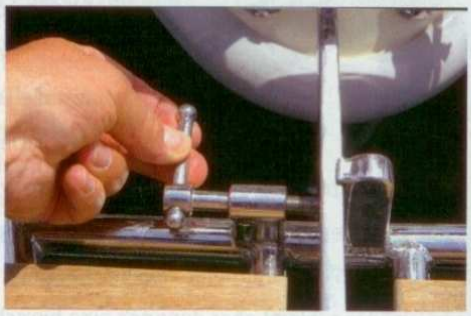
Mit dem Umfang und der Qualität des Holzausbaus (Eiche ist Serie, Mahagoni wie im Testboot gegen Aufpreis) hat die Werft inzwischen einen Standard erreicht,

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: $^2\sqrt{S}/\sqrt[3]{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) [2] Gemäß YACHT-Definition

sierendes Schiff – somit hat sie Charakter

Mastlegevorrichtung: Da das Rohr durch das Gaffelrigg kurz ausfällt, lässt es sich dank eines gut funktionierenden Jütt-systems von nur einer Person legen und stellen. Der Überstand des gelegten Riggs nach achtern ist gering, was das Manö-vrieren im Hafen erleichtert

Konzentriert: Die Fallen werden am Mast bedient. Klar: Die Niedergangstür schwenkt zu beiden Seiten auf. Kurios: Plexiglasscheiben und Dach ersetzen die Sprayhood



Ankerstopper: solide Ausführung und Beispiel für gelungene Metallarbeiten

Verkabelung: Die Installationen geben generell keinen Anlass zu Kritik

der im europäischen Vergleich bei Kleinkreuzern nur selten anzutreffen ist. Weiterhin zeigen alle sichtbaren Kunststoffflächen ein gutes Finish. Qualitativ hochwertig und durchdacht sind ebenso die überwiegend im eigenen Betrieb hergestellten Beschläge aus rostfreiem Stahl.

Wer das hohe Deckshaus akzeptiert und einen trailerbaren Fahrtenkreuzer sucht, der trotz seiner knappen Abmessungen den Komfort einer weitaus größeren Yacht bietet, ist mit der Haber 800 gut bedient. Der variable Tiefgang ermöglicht zudem das Befahren von Flachwasser- und Binnenrevieren, während die ausreichende Stabilität aufgrund des hohen Ballastanteils sogar ausgedehnte Seereisen zulässt.

Sowohl unter Segeln als auch bei Motorfahrt zeigt das Boot verhältnismäßig gute Leistungen. Die Bauqualität lässt ohnehin nichts zu wünschen übrig.

Harald Schwarzlose

(a) Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: **www.yacht.de/test**

HALLE 10.EG.36
HANSEBOOT
bei Firma
BOATTEC GmbH

NOMEN PRODUCTS · STECKELHORN 12 · 20457 HAMBURG · GERMANY · PHONE +49 40 367683 · FAX +49 40 367685 · INFO@NOMENPRODUCTS.DE

WWW.NOMENPRODUCTS.DE